

伊予鉄道株式会社の鉄軌道事業に係る旅客運賃の上限変更認可申請に  
関する意見募集の結果について

令和6年8月30日  
四国運輸局  
鉄道部計画課

四国運輸局では、令和6年6月6日（木）から令和6年6月20日（木）まで、伊予鉄道株式会社の鉄軌道事業に係る旅客運賃の上限変更認可申請について、電子政府の総合窓口（e-Gov）を通じてご意見を募集し、また、四国運輸局ホームページ上にて意見の募集について周知しました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する考え方について、別添のとおり公表いたします。

皆様のご協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

<p>【本件に関するお問い合わせ先】 四国運輸局 鉄道部計画課 電話：087-802-6755</p>
---

伊予鉄道株式会社の鉄軌道事業に係る旅客運賃の上限変更認可申請に  
対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

○パブリックコメント意見提出総数：22件

○意見募集期間：令和6年6月6日（木）～令和6年6月20日（木）

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>1. 鉄道・バス事業者の厳しい経営環境は理解出来るし、ドライバー不足の中で賃上げなどで待遇を向上させるのは分かります。</p> <p>また高頻度の運転本数維持やICOCAの導入などの取り組みも評価にしたいと思います。</p> <p>しかし、5年に4回の値上げは同業他社と比べても頻繁に値上げし過ぎではないでしょうか。</p> <p>JR 四国や県内の他のバス事業者も同じような課題を抱えていると思いますが、こんなに頻繁に値上げはしていません。</p> <p>愛媛新聞でも不満な声を取り上げられるなど正直またかというのが印象です。</p> <p>もう少し、沿線開発など違う事業で収益を上げて利用者を増やすといった施策をお願いしたいです。</p> <p>伊予鉄道は松山市内の交通をほぼ独占しており、値上げは市民生活に直結します。</p> <p>また値上げによる公共交通離れ、車への依存が高まれば市内の朝夕の交通渋滞悪化なども懸念されます。</p> <p>四国運輸局様には運賃の値上げは慎重に行うように、指導頂きたいです。</p> <p>また伊予鉄道の清水社長は前向きな取り組みな時はマスコミに出てきますが、こういった利用者負担を強いる場面にはあまり出てこない印象を受けます。</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えするとともに、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p>

<p>厳しい現状があるのであれば、社長が自ら説明し理解を得る努力をすべきです。 そういった事もお伝え頂きたいです。</p>	<p>また、情報提供方法に関するご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>2. 「鉄道・軌道事業の旅客運賃上限変更認可申請書」の「伊予鉄道株式会社代表取締役社長 清水 一」 「清水 一郎」ではないのか？ 黒塗り範囲が不適切である。 これでは別人なのである。</p>	<p>印影が代表者の氏名と重なっていたため、黒塗りを実施していますが、申請者は伊予鉄道株式会社代表取締役社長 清水一郎に相違ありません。</p>
<p>3. ここ数年毎年運賃の値上げがある 人件費の高騰 人手不足 エネルギー高騰 これらはどの業種でもある 松山市は電車、バスの公共交通が伊予鉄道一つ 独占企業であるからこういう事なのか？ 都会に比べるとはるかに高い 郊外のバスは次々なくなり、バスは運行しないのにバス停だけあるところも多々みかける 運賃を上げるのなら住民がいるこういう路線は残してはどうか？ この値上げは空港への電車延長のためではないかと思ってしまう</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p>

	<p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>4. 運賃改定に賛成反対以前の問題である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一律30円の値上げという思考回路停止にも近い案が出ているがこれによってどのように収益が変動するのかの試算すら本資料にない。距離によって値上げ幅を変動させるなど工夫している他社もあるぞ。</li> <li>・同じような他社運賃改定申請に対し、運賃改定理由がA4紙1枚の半分程度の申し立て。ここまで短い改定理由は見たことない。</li> </ul> <p>この申請において伊予鉄道側の驕りが見えないか？猛省願う。</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>改定方法につきましては、各区分運賃利用者に同一金額をご負担頂く定額値上げが適切と判断致しました。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>5. 運賃値上げは最終手段。 その前に企業としてコスト削減に取り組む必要が</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第</p>

ある。

郊外電車の減車やワンマン化、駅の無人化など、JRでは当たり前に行ってきたコスト削減策を全くしていない。

それにも関わらず、人流や人手不足など周りの環境だけのせいにして「運賃値上げします」とは全く理解できないし、憤りを感じる。

バスを含め競合他社がないため昔からの殿様商売や高コストの体質はなんら変わっておらず、利用客を舐めすぎている。

企業としてコスト削減に出来ることはいくらでもあるはず。

運賃値上げの前に、まずはコスト削減策を示すべき。

11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。

頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。

(ご意見に対する伊予鉄道の見解)

これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。

引き続き、適正な運行ダイヤの設定や老朽車両更新時の省エネルギー車両の導入、信号・踏切保安設備の省電力化、保守にかかる省力化機材の導入、作業工程見直しによる業務効率の改善等によるコスト削減にも努めて参ります。また、ワンマン運転化や無人駅化等の合理化施策につきましては、施設・設備の改修やシステム化による費用対効果を検証するとともに、現行の労務構成を踏まえ最適な実施時期・方法を検討して

	<p>参ります。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>6. 私は、鉄軌道事業に係る今回の旅客運賃の上限変更申請につきましては、申請を認可すべきでないと考えます。</p> <p>以下に記す通り、郊外電車での普通運賃と通学定期1か月に関し、たとえば10km, 20km区間で比較したところによると、四国の他の事業者（JR四国、高松琴平電気鉄道）より運賃や通学定期が高額である一方、距離あたりの乗車人員数を反映する輸送密度が高い、すなわち輸送効率は高いことが分かりました。</p> <p>具体的には、10kmで普通運賃で他事業者に対し1.2～1.8倍、通学定期代で1.6～1.9倍、20kmでは普通運賃で他事業者に対し1.3～1.8倍、通学定期代で2.0～2.1倍に達しています。</p> <p>輸送密度の数値より、他社と比較しても相対的に不採算路線とは言えないことが明確です。他社のような合理化をより積極的に行えば、他社の同程度の運賃でやっていけるのではないのでしょうか。</p> <p>特に通学定期の高さは、同一距離における他社との発売額の差が著しく、普通運賃以上に看過できません。</p> <p>子育て世代に対してさらにしわ寄せが行くと考えられるからです。</p> <p>10km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR四国 通学1か月定期7050円、普通運賃280円、通学定期割引率58%、輸送密度3589人/日（2022年度）</li> <li>・ 高松琴平電気鉄道 通学1か月定期8400円、普通運賃400円、通学定期割引率65%、</li> </ul>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>（ご意見に対する伊予鉄道の見解）</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが（2024年1月実施）、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>引き続き、適正な運行ダイヤの設定や老朽車両更新時の省エネルギー車両の導入、信号・踏切保安設備の省電力化、保守にかかる省力化機材の導入、作業工程見直しによる業務効率の改善等によるコスト削減にも努めて参ります。また、ワンマン運</p>

<p>輸送密度4797人/日（2022年度）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊予鉄道（認可後）通学1か月定期13540円、普通運賃490円、通学定期割引率52%、輸送密度5231人/日（2022年度）</li> </ul> <p>20km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR四国 通学1か月定期10650円、普通運賃430円、通学定期割引率58%</li> <li>・高松琴平電気鉄道 通学1か月定期10280円、普通運賃590円、通学定期割引率71%</li> <li>・伊予鉄道（認可後）通学1か月定期21600円、普通運賃770円、通学定期割引率52%</li> </ul> <p>参考資料、各社の最近の値上げ申請時の資料、輸送密度は四国運輸局HPより</p> <p><a href="https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/soshiki/tetsudo/yusou.html">https://www.tb.mlit.go.jp/shikoku/soshiki/tetsudo/yusou.html</a></p>	<p>転化や無人駅化等の合理化施策につきましては、施設・設備の改修やシステム化による費用対効果を検証するとともに、現行の労務構成を踏まえ最適な実施時期・方法を検討して参ります。</p> <p>なお、運賃改定にあたりましては、ご利用の皆様にご負担をお願いしたいと考えております。また、通学定期は、通勤定期と比較して割引率を高く設定しております。割引率の他社比較につきましては今後の参考とさせていただきます。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>7. 私は、今回の申請を認可すべきでないと考えます。理由は以下の通りです。</p> <p>1. 過去の値上げによる増収効果の不透明さ</p> <p>2021年度および2023年度のそれぞれ10月に実施された値上げによる増収効果が明示されていない。例えば、2023年度の値上げ申請では郊外電車変電所の整備が理由として挙げられていたが、今回の申請でも同様の理由が重複している。値上げによる増収分が具体的にどのように使用されるのか、各項目ごとの費用見込みの公表と精査が必要と考えられる。</p> <p>2. 今後の収入と経費見積もりの妥当性</p> <p>2023年の値上げ申請時には翌年度の利益が2%と見積もられていたが、実際にはコロナ禍の影響がまだ残っていると考えられるにもかかわらず、10%の利益を計上する好決算であることが、昨年、今年それぞれの値上げ時の申請書から分かっている。このことから、今回の申請においても今後の収入を過少に、経費を過剰に見積もっている可能性があると考えられる。</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。値上げによる増収分については、人材の流出防止と確保のための処遇改善の原資になるとともに、設備投資に関しましても、工事計画等を確認し、著しく過剰な投資は行われていないことを確認しました。</p> <p>なお、大口割引につきましては、利用促進等を目的とした営業施策であり、不当な差別的取扱いとは認識しておりません。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えするとともに、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p>

さらに、23年10月の値上げ効果が24年には12ヶ月全てで寄与する見込みであり、さらに収入が上振れすると考えられる。会社が主張するコロナ禍からの乗客回復の遅れによる収入減少の影響は、値上げ効果により想定より少なかったと考えられ、2024年度の収益内容を見てから値上げを判断してもよいと考えられる。

### 3. 過去の値上げ申請時のパブリックコメントへの対応

2021年度、2023年度の鉄道値上げ申請時に提出された意見には、以下のような合理化案が提示されている。

- (1) 利用実態に応じたダイヤ見直しによる運行費削減
- (2) 車掌廃止のワンマン化による人件費削減
- (3) 1編成あたりの車両数の削減
- (4) ステンレス車両への全面塗装の廃止

うち(1)は昨年11月から郡中線の土日祝日の昼間のダイヤで実施されているが、他の路線や時間帯にも拡大するなど、21年、23年と頻繁な値上げで利用者に負担を求める前に、これらの合理化案を先に実施するのが筋と考えられる。特に(2)のワンマン化は、人員不足への対応策としても有効である。他の鉄道会社が実施しているように、運行コスト削減の余地はまだあると考えられる。

例えば、香川県の高松琴平電鉄はステンレス車両を保有していないために上記の(4)は実施できないものの、ここ数年の間に、一部路線に対して上記の残りの(1)、(2)、(3)を実施しており、運行コスト削減の余地はまだあると考えられる。

### 4. 大口割引の継続による不当な差別的取扱い

申請書によると、他の大手私鉄が実施していない大口割引を今後も継続する計画がある。これは大口割引対象外の利用者に対して不当な差別的取扱いをする可能性があり、鉄道事業法第16条第9項に

これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。

引き続き、適正な運行ダイヤの設定や老朽車両更新時の省エネルギー車両の導入、信号・踏切保安設備の省電力化、保守にかかる省力化機材の導入、作業工程見直しによる業務効率の改善等によるコスト削減にも努めて参ります。また、ワンマン運転化や無人駅化等の合理化施策につきましては、施設・設備の改修やシステム化による費用対効果を検証するとともに、現行の労務構成を踏まえ最適な実施時期・方法を検討して参ります。頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

何卒ご理解の程よろしくお願い致します。

<p>抵触する可能性がある。</p>	
<p>8. 経営状況が逼迫しているとはいえないなか近年四度目の値上げであり同規模の都市の公共交通機関としても異様な高さとなる。</p> <p>週休3日や、新型車両導入、EVバスの導入など、先進的というより浪費といった経営状態でとても住民のことを考えてるとは言い難く、値上げは受け入れられない。</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが</p> <p>(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>なお、弊社におきましては、週休3日制の導入には至っておらず(株伊予鉄グループが導入)、人材不足・流動化の影響で所定休日の付与も困難な傾向が続いております。つきましては、引き続き、人材確保・処遇改善を図り安定輸送の確保に努めます。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致</p>

	<p>します。</p>
<p>9. 私は、今回の申請を認可すべきでないと考えます。</p> <p>収入原価総括表の中で、最近1年間の実績はおおよそ10%の利益を計上できているが、平年度（3年間合計）の数値では、現行の運賃ベースであるとおおよそ10%の損失を見込んでいる。</p> <p>このギャップは、平年度（3年間合計）の値が、コロナ禍であった2020～2022年の実績を含むものがベースとなっているためと推測され、コロナ禍から回復してきているこのご時世では、示されている平年度の数値が実態より悪い値と考えられる。最近1年間の実績ですでに10%の利益を計上できている以上、現段階ではさらなる値上げが必要とまでは言えないのではないかと。さらに24年は、23年10月からの値上げが通年で寄与し、23年に対してさらなる収益アップが見込まれる。値上げが必要かどうかは、この24年の決算が確定してからの議論ではないかと考えられる。</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。なお、平年度の収入算定にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前の輸送実績を基礎として、将来の輸送量理論値を推計し、そこから行動様式の変化等による需要減を考慮した上で想定旅客輸送量を推計しています。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えするとともに、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。</p> <p>（ご意見に対する伊予鉄道の見解）</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが（2024年1月実施）、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p>

	<p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>10. 前年の値上げによる設備投資などの効果も全く利用者には公表されていないのに、再び値上げとは信じられない。</p> <p>他会社がないから、やむを得ず利用しているが、横暴です。他があれば絶対乗らないです。</p> <p>タクシーに乗りにくくなるなど、意味のない市駅前の改修工事とか、下品な赤色ペンキで、かえって重くなって燃費が悪くなった電車とか、やる事が支離滅裂。安全で安価な公共交通の設備投資以外に、金を使わないでいただきたい。</p> <p>運輸局は国交省出の社長の言いなりですか？</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが</p> <p>(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>11. 意見:5年間に4度の値上げはさすがに値上げしすぎではないか</p> <p>鉄道運営に際し資金が必要なのは一定の理解はするが、2020年9月30日まで市内電車及び郊外電車初乗りが160円だったところほぼ毎年のように値上</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p>

<p>げし230円に43.8%も値上げしているのは、物価上昇を考慮しても常軌を逸して言わざるを得ない。</p> <p>物価高を考慮して2019年比20%程度の値上げであれば致し方ないと思うが、それを超える値上げはさすがにいただけない。軌道線および郊外電車10km以内においては認可拒否をし常軌を逸した値上げを阻止すべきではないか。</p>	<p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>12. 私は伊予鉄道株式会社鉄軌道事業に係る旅客運賃の上限変更認可申請(以下、本件という)について、支持する。</p> <p>以下、(1)サービスの維持(2)値上げ額の妥当性の2点から本件を支持する理由を示す。</p> <p>(1)サービスの維持</p> <p>伊予鉄グループが所在する愛媛県は、全国の例に漏れず人口減少が確実である。一方で市民の足としてなくてはならないサービスを提供しており、その高い公共性を鑑みるとサービスの維持が最優先である。人口動態に比例して売上は減少することが確実な外部環境の中で、最優先であるサービスの維持を実現するためには一定の値上げは理解できる。また、交通系電子マネーの導入や車両入</p>	<p>本申請に対する賛成意見として承ります。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>引き続き、安全保安度と利便性の向上に努め、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保に取り組んで参ります。</p> <p>引き続きご理解の程よろしくお願い致します。</p>

<p>替によってサービスが向上することを考えると、そのコストの一部を利用者が負担することに違和感はない。</p> <p>(2) 値上げ額の妥当性</p> <p>伊予鉄グループのプレスリリースによると2023年度の輸送人員は23,405千人であり、値上げが輸送人員1名あたり30円と仮定すると年間約7億円の増収となる。一方、キャッシュレス決済本格導入によるコストは運賃箱の入替やシステム対応、決済手数料の増加を考慮すれば、現金ハンドリングのコスト削減効果を加味しても決して不当な値上げではないと考えられる。また、キャッシュレス割引の提供、高齢者や障がい者割引も引き続き行うなど、社会福祉に対する配慮もなされている。伊予鉄グループの地域に対する貢献は旅客運輸業以外でも非常に大きく、伊予鉄グループ全体の持続的な発展が地域経済にプラスのインパクトを与える観点から、一定の利益確保は必要であると考え</p> <p>る。</p> <p>値上げについては、人々は悲観的に捉えがちである。今回はコストプッシュ的な値上げの要素が強いように感じるが、価値提供に対して対価を支払うことは、ひいては自身の価値提供に対しても適正な対価を受け取ることを肯定することである。我々消費者は値上げに悲観的になることなく、冷静に物事を見極めることが必要であると感じる。</p>	
<p>13. 私は運賃上げに強く反対します。理由について以下に記載します。</p> <p>1.頻繁な値上げであること</p> <p>2023年10月1日に20円の値上げをしており、それからわずか1年ほどのうちに再度の値上げとなります。</p> <p>例えば、松山市駅から一駅、二駅で230円。あまりにも高すぎます。</p> <p>郊外電車・市内電車は伊予鉄しかないため、値上げをされても交通手段に電車を利用しなければい</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸</p>

けない場合、伊予鉄を利用するしかありません。それをいいことに、困れば値上げをしているように感じます。県民には拒否権はなく、新手のカツアゲではないか？とも感じます。

## 2.週休3日制導入・減便していること

運賃上げを行った同日、2023年10月1日に伊予鉄は週休3日制を導入し、さらに翌月には運転士不足という理由で減便しています。

週休3日制を導入しておいて運転士不足。矛盾にもほどがあります。人員が不足しているなら週休3日制を導入しなければいいのではないか。

そして給与水準は維持したままとのニュース。それは運賃上げをしてそこも補っているのではないのでしょうか。

減便しておいて自分たちは週休3日お休みして、運賃の値上げ。この流れがどうしても関係ないようには思えません。

減便によってとても不便になっています。

土日はダイヤが少なくなりました。土日も通常通り仕事をしている人もいます。行きや帰りの時間がずれ、リズムが掴みにくくなりました。

公共交通機関とは、便利なものではないのですか？

不便になって、これでは意味がありません。

上記2点の理由から、運賃値上げには強く反対します。

県民をバカにするのもいい加減にしてほしいです。

運賃を上げておいて休みを増やして運転士不足、本当に腹が立って仕方ありません。

これ以上、県民を苦しめるのはやめてください。お願いします。

運賃を上げられるとそれに従うしか術がありません。

本当に運賃上げが必要であるのかちゃんと審査を

送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが

(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。

また、弊社におきましては、週休3日制の導入には至っておらず(株伊予鉄グループが導入)、人材不足・流動化の影響で所定休日の付与も困難な傾向が続いております。つきましては、引き続き、人材確保・処遇改善を図り安定輸送の確保に努めます。

何卒ご理解の程よろしくお願い致します。

<p>してください。</p> <p>それでもし必要と結論を出すのであれば、県民が納得できる理由をきちんと明示してください。</p> <p>今の状況では納得できません。</p> <p>今回このように意見をお伝えできる場があり嬉しく思います。</p> <p>この意見がちゃんと、理解できる方に伝わることを願います。</p>	
<p>14. 伊予鉄の運賃値上げは鉄道か自転車しか移動手段がない私のようなものには大きな負担。三年連続増収の伊予鉄がなぜ値上げなのでしょう</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加しております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致</p>

	<p>します。</p>
<p>15. 今回の申請を認可しないべきと考えられ、理由は以下の通りです。</p> <p>(1) 申請理由が前回と重複 2023年度の値上げ申請では郊外電車変電所の整備が理由として挙げられていましたが、今回の申請でも同様の理由を上げており、重複しています。2023年の申請内容にて整備費用は盛り込んであるはずではないでしょうか。</p> <p>(2) 前回の申請時より、収益が良好 また、昨年値上げ申請時には23年度利益は2%と見積もられていたところ、実際には10%と申請当初の想定を上回る利益を上げています。</p> <p>2020年から、22年を除き毎年値上げを行い、またICカードでの割引やポイント還元もなくなったことを考えると、初乗りでは既に4割近い値上げになっています。</p> <p>今では決して赤字ではない良好な事業環境となっている中で、なぜ24年も値上げを申請するのか理解できません。</p> <p>したがって、この申請内容が、鉄道事業法第十六条2項に定められた、「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの」を上回る申請内容であると考えられ、この申請は認可すべきでないと考えます。</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。申請理由にある安全保安度と利便性の向上に係る設備投資として、新たに踏切集中監視システムの更新やICOGA導入に係る投資が予定されているとともに、郊外電車の新造においても詳細な仕様を詰めた結果として前回申請時より整備費用が増加見込みであることを確認しました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えするとともに、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解) これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定</p>

	<p>が必要と考えております。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>16. (1) 伊予鉄道株式会社の前回の上限運賃改定は2023/5/31申請、8/30認可、10/1実施で行われているが、その際には実績年度を2022年度とし、平年度を2024-2026年度として原価を推定しているが、今回再び上限運賃改定申請が行われられました。今回の申請では実績年度を2023年度、平年度を2025-2027年度として原価を推定しています。前回改定の平年度の最終年度である2026年度の収支結果を待たずに申請を認める場合、前回改定の改定幅や認可が妥当であったかの検証が出来ないのではないかと考えます。</p> <p>鉄道事業法での上限運賃は「(平年度に) 能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない」とされているが、前回の認可が妥当なものであるかを検証出来ない状態で新たな上限運賃改定申請を受ける事は妥当ではないと思われまます。更に、今回申請の実績年度となっている2023年度は前回改定の改定運賃が半期分で前々回改定の運賃が半期分となっているので、今回の上限運賃改定の実績年度とする事は妥当ではないと考えます。</p> <p>(2) 同社は今回のキャッシュレス割引を導入するとありますが、導入されるのは割引であって認可を受ける上限運賃は普通運賃額です。キャッシュレス割引の様な営業政策割引は(公的割引とは異なり)、認可の対象外であることから、届出で改廃が可能であり、短期間で終了となる可能性も否定出来ません。この様な観点からキャッシュレス運賃を現金運賃とは別の上限運賃として認可するのが妥当と考えます。</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。一方で、想定された輸送量と実績とが乖離する可能性も否定できないことから、運賃改定後3年間の実績により、収支状況をチェックすることを担保するため、鉄道事業法第54条に基づく認可の条件として、運賃改定後3年間の原価算定期間(平年度)における輸送量の実績が判明した日の属する年度の翌年度末までとする期限を付しています。また、キャッシュレス運賃と現金運賃を別の運賃として上限認可することは、現行制度上できません。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えするとともに、今後の運輸行政の参考とさせて頂きます。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが</p>

	<p>(2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>17. PDFのP46「指定学校」に関する注において、学校教育法第1条の学校のうち義務教育学校のみが対象から外れている（記載されていない）のはなぜか？</p>	<p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>「指定学校」は、学校教育法第1条の全ての学校となります。記載方法を見直し致します。</p>
<p>18. ◆伊予鉄道旅客運賃値上げについて、反対です。</p> <p>3年連続の増収増益と発表されているのに、これ以上値上げをする意味が分かりません。</p> <p>・(NHK 愛媛 NEWS WEB 05月27日 19時11分より引用)</p> <p>伊予鉄グループの昨年度のグルー全体の決算は売り上げに当たる営業収益が318億4600万円と前の年度と比べて6.9%増えました。また、最終的な利益は9億4700万円と52.6%増えて3年連続の増収増益となりました。</p> <p>◆安全保安度と利便性の向上に係る設備投資、安定的な輸送を確保するための値上げとありますが、値上げをすると、乗る人が減って収益が減って、安定的な収入が減る方向にもなりかねないのではないのでしょうか。そうなれば、減便に繋がります、安定的な輸送のためという目的に反するのではないのでしょうか。</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが</p> <p>(2024年1月実施)、安全保安度と</p>

<p>◆新車や駅や看板等、見た目のところにばかりお金をかけて、安全性にお金を使っているように思えません。</p> <p>今、伊予鉄道は、どの電車もバスもなにもかもオレンジ色に塗っています。上一万交差点、一番町交差点（愛媛銀行本店のところ）をよく使っている知人が、高速バスも市内電車も定期バスも同じ色だから、どれか分からなくて、ひやっとすることがあると言っていました。その時は、そうかと聞いていたのですが、私も先日、同じ思いをすることがあり、背過ぎが凍りそうになりました。</p> <p>電車の車体も、ステンレスの車体にオレンジ色を全体に塗っています。錆びにくい車体に真オレンジに塗っていることは、コストを余分にかけていることではないでしょうか。</p> <p>◆以上のことから、私は、伊予鉄道旅客運賃値上げについて、反対をいたします。</p>	<p>利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>コスト削減のご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>19. 前回のパブリックコメントでも要望した、精神障害者保健福祉手帳での割引を導入して頂き、ありがとうございます。</p> <p>現在伊予鉄道プレスリリースでは概要しか公表されておりませんが、三障害同一の考えの下、身体・知的障がい者向け割引と同じ制度になることを期待しております。</p> <p>とはいえ、値上げと減便が連続しており、利用者としては利用を躊躇することも増えました。物価高と人材確保の対応、新型車両やキャッシュレスへの設備投資、路線網の維持に多額の費用がかかることは理解できますが、値上げにより利用者離れが進み、減便と値上げが繰り返され、公共交通としての体裁が保てなくなるのでは本末転倒です。四国運輸局におかれましては、過度な設備投資等が行われてないかなど、今一度精査いただいたうえで認可及び指導をお願い申し上げます。また、四国運輸局におかれましては、鉄道の維持を最大目標として、公共交通の分担率を上げる施</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。設備投資に関しましても、工事計画等を確認し、著しく過剰な投資は行われていないことを確認しました。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えするとともに、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。この</p>

<p>策の実行及びその実行に必要な予算の確保をお願い申し上げます。</p> <p>なお、本意見を公表される際には匿名を希望します。</p>	<p>ような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが（2024年1月実施）、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>20. 私は伊予鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請に異議を申し立てます。</p> <p>理由はコロナの影響で乗客数が減少したのは事実ですが、わずか5年の間に4回の値上げは利用者を見放した暴挙です。報道にもある通り、伊予鉄グループは増収増益を発表しているにもかかわらず、値上げするのに整合性がありません。伊予鉄道が目先の利益のために値上げを繰り返しているようにしか捉えられません。</p> <p>また、松山市より直近10年間で約12億7400万円の支援を行っているが（※）、市民の足の確保や生活バス路線の維持および、輸送の安全性確保の為に枕木やレールの更新費用として支出しているにもかかわらず、新型車両の導入など目に見えるものはアピールしているが、枕木やレールの更新については、安全報告書にわずかし記載がありませんし、本当に更新しているのかも甚だ疑問です。これではいくら新型車両を導入しても、枕木やレールへの設備投資が不十分であれば、新型車両もすぐにガタが来るでしょう。そのような企業努力が見えない上に、利用者をないがしろに</p>	<p>今回の申請につきましては、鉄道事業法第16条第2項及び軌道法第11条第1項に基づき、収入と原価を審査し、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認のうえ、認可をいたしました。なお、鉄軌道運賃の審査にあたり、グループ企業の収支は考慮しておりません。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>（ご意見に対する伊予鉄道の見解）</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが（2024年1月実施）、安全保安度と</p>

<p>している伊予鉄道の不誠実な経営では、利用者離れはさらに加速化すると考えます。値上げ→利用者離れ→減便→再値上げといった負のサイクルに陥っていると考えます。持続可能な公共交通機関としての使命を伊予鉄道が果たしているとは到底思えません。</p> <p>よって、今回の認可申請については、異議を申し立てます。</p> <p>(※)松山市議会 令和6年3月定例会議事録 本田議員の質問に対する 松山市 西村経済産業部長の答弁より一部引用。</p> <p>次に、公共交通などに関しては、市民の足の確保とバリアフリーを推進するため、生活バス路線の運行経費や低床路面電車の導入費などのほか、郊外電車の輸送の安全性を確保するため、枕木やレールの更新費用に対して支援を行っており、令和5年度見込みを含む直近10年間の金額は約12億2900万円となっています。そのほか、市駅前広場整備で伊予鉄グループ関連する事業費として、令和5年度までに約4500万円を見込んでおり、合計で約12億7400万円になる予定です。以上です。</p>	<p>利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>なお、各種事業費補助金につきましては、所定の申請・検査等の手続きを経て受給しております。</p> <p>何卒ご理解の程よろしくお願い致します。</p>
<p>21. 私たちが意見を出そうと思った理由</p> <p>坊っちゃん列車が赤字や人手不足により運行休止になったことがあります。伊予鉄道も運休してしまったら住民も観光客も困ってしまいます。そこで、伊予鉄道に関しての私たち利用者と鉄道会社の両方の立場に立ち、何かできることはないかと考え、伊予鉄道の問題に対しての意見を出し、愛媛県の鉄道の存続に関わりたいと思ったからです。</p> <p>鉄道会社の主張 エネルギー価格の高騰、長期的な人口減少に伴う減収への懸念があります。そのため、運賃の値上げは必要になってきます。</p>	<p>本申請に対する賛成意見として承ります。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えします。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解) 上限運賃の改定とともに、キャッシュレス決済で支払った場合の割引運賃を設定し、キャッシュレス化を推進致します。合わせて、現金取扱いにかかるコストの削減に繋げて参ります。</p> <p>また、引き続き、各種イベントの開催や企画、交通広告の更なる活用を図り増収に努めて参ります。頂き</p>

私たちの予想

私たちが思っている以上に燃料費、人件費の増加は非常に高いため、運賃値上げによる利用者の負担は避けられないと考えます。

主張に対する私たちの意見

1. 乗車券を完全電子決済型にする。

紙の乗車券やカードを使わなくて良くなり、紙費用を減らすことができます。首都圏の私鉄はおおよそ8割が電子決済になっています。ただ、地方の駅は無人駅も多いため、その割合は更に下がると予想されます。したがって、おおよそ5割？6割だと思われれます。スマホを持っていない割合が高い後期高齢者の運賃を思い切って完全無料にし、ICい〜カード等のカード類を完全廃止にし、スマートフォン決済にすることによりカード類の製作費を大幅カットし相対的な料金の差はなくなることで、ご高齢の方だけでなく、それ以外の人も切符を買う時間が削減できるため、乗りやすくなると考えます。

2. <事例>坊っちゃん列車の運賃上限変更認可申請に関して

坊っちゃん列車の乗客の倍増を目指します。そのために家族連れや観光客に喜んでもらうため様々な物を設置したいと考えます。その1つに、列車内に限定キャラが入っているカプセルトイを設置することを提案します。限定キャラなどがあるカプセルトイを置くと、小さな子供や観光客がカプセルトイを回すことにより、カプセルトイのある電車だと印象づけることが出来ると考えます。カプセルの大きさは通常より大きくし、子供の誤飲を防ぎます。

3. 他県の取り組みから取り入れることができること。

広島電鉄の取り組みを始めとした、ラッピング電

車でしたがご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

何卒ご理解の程よろしくお願い致します。

車をやってみてはどうでしょうか。愛媛FCのロゴなどを愛媛県で有名なものをラッピングし、一定の間運行すると、観光客も地元の人も乗りたいという気持ちになると考えています。

#### 4. その他私たちが提案する2つの意見

1つ目は電車という「非日常的な空間」を提供するようアイデアを提案したいと考えています。その1つに、電車を貸し切ってイベントを開催したいと考えています。例えば、貸切った電車で結婚式を行うなどの思い出に残るイベントを開催するなどを行います。そうすると、電車に強い思い入れができ、また利用したいと思うようになると思います。

2つ目は電車内のアナウンスに、他の企業などの広告を入れるという提案です。ほかの企業などと契約し、その企業の近くを通る時に一言広告を入れることにより、契約企業から広告が入り、経営を黒字方向に持っていけると考えます。

#### まとめ

現在愛媛県の伊予鉄道だけでなく、全国の車両運賃が値上げしている状況にあります。車両運賃の値上げにより、困るのは日常生活で使っている人たちです。また、伊予鉄道は観光客も大勢利用し、観光客の足でもあります。その伊予鉄道の運賃が値上がりしてしまうと、観光客にとって伊予鉄道の魅力が減少してしまいます。

だが、車両運賃の値上げは会社の経営を成り立たせるために必要なことであり、赤字が続いてしまえば会社が経営破綻に追い込まれ、利用者の皆様に迷惑をかけてしまいます。

私たちは、今回の運賃の高騰は、仕方ないと考えています。そこで利用者に「こんないいサービスをしてもらっているから、値上がりしてもしかた

<p>がないよね」と思ってもらえるような企業努力をしてもらいたいと考えています。</p>	
<p>22. 運賃改定については支持いたしますが、今後の事業運営にあたって取り組んでいただきたい事を下記に記載しますので、伊予鉄道へお伝えください。</p> <p>1. (鉄道事業運営の効率化・省力化) 運賃改定については支持致しますが、ここ数年は毎年のように実施されており、利用者の方への負担が大きいと考えます。</p> <p>御社内でも、鉄道現業・本社間接部門全てでICT化・DX化等による事業構造改革計画を策定し実行するなど、より効率的な運営に取り組むとともに、DX化等による業務量の削減を前提として所定要員数の削減を図るなど、組織のスリム化を行ってください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後導入される新型車両には、JRや同業他社で導入されているような高度な車両情報管理システム (INTEROS等) の搭載を行い、乗務員支援の充実やメンテナンス 業務の支援充実 ・省力化を図ること。</li> </ul> <p>なお、システムの搭載に伴い既存車両との併結が困難になり、運用上の不都合がある場合は読替装置の搭載等により対応する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期検査のうち重要部検査時の全塗装工程を省略し、状態が悪い箇所のみ部分的に補修塗りを行うなど、経費節減を行うこと。</li> </ul> <p>なお、今後の新造車両および現有車両 (ステンレス車両のみ) において塗装は取りやめ、ラッピングとすることを検討してください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後導入する新型車両は主幹制御器 (マスコン) やドアを電気式ドアとするなど、各種部品の無接点化、メンテナンスフリー化を促進する事で、メンテナンスの省力化・ランニングコストの</li> </ul>	<p>本申請に対する賛成意見として承ります。</p> <p>頂いたご意見につきましては、伊予鉄道株式会社にお伝えするとともに、今後の運輸行政の参考とさせていただきます。</p> <p>(ご意見に対する伊予鉄道の見解)</p> <p>これまでの運賃改定とともに、輸送の安全確保と旅客サービス向上に取り組んで参りましたが、物価高は続き、輸送人員もコロナ前水準に戻らないまま推移しております。このような経営環境の中、喫緊の課題である人材の流出防止と確保のため、昨年の運賃改定後に春季労使交渉を前倒しで実施し、処遇改善を図る事で一定の効果がございましたが (2024年1月実施)、安全保安度と利便性の向上に係る設備投資や人材に係る経費は年々増加してきております。つきましては、改めて収入と原価を計算しました結果、鉄軌道事業の経営健全化を図り持続可能な公共交通の確保のため今回の運賃改定が必要と考えております。</p> <p>引き続き、適正な運行ダイヤの設定や老朽車両更新時の省エネルギー車両の導入、信号・踏切保安設備の省電力化、保守にかかる省力化機材の導入、作業工程見直しによる業務効率の改善等によるコスト削減にも努めて参ります。また、ワンマン運転化や無人駅化等の合理化施策につきましては、施設・設備の改修やシステム化による費用対効果を検証す</p>

低減を図ること。

・同業他社の技術支援を受けること、また第三者機関なども交えた各部品の劣化診断による検討を経て、今後新造される省メンテナンス車両において検査周期の延伸や、検査体系の見直しなど要員数・修繕費の削減について検討を行うこと。

例として、

- ・JR東日本の「新保全体系」の適用
- ・JR東海と同様の「重要部検査、全般検査の周期延伸」
- ・一部民鉄で行われているような、「新重要部検査」の実施  
(重要部検査を工場へ入場せず車両区で実施。基本は月検査と同様の点検整備内容とし、交換が必要な部品のみ取替・交換を行うもの)

## 2. 増収分の人件費への充当 その他

・物価や光熱費の高騰により、従業員の方々の生活も厳しさを増していると考えられることや、労働人口減に伴う人材獲得競争の激化による採用者減の影響(技術系職場における技術の継承が困難になること、乗務員不足による運行本数の間引き等)が今後考えられる事から、事業運営に影響のない範囲で下記のような施策を行うこと。

- ・初任給の改善
- ・一律ベースアップ等による昇給
- ・定期昇給額の改善(制度がない場合は、定期昇給制度の新設)
- ・賃金制度改正による手当の新設、改善

この他、従業員の方が働きやすいように

- ・福利厚生制度の充実を図ること
- ・現業職場において、要員不足により休暇の取得がしづらい状態となっている場合には、要員の充

るとともに、現行の労務構成を踏まえ最適な実施時期・方法を検討して参ります。

頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

何卒ご理解の程よろしくお願い致します。

足など対策をとること

- ・職場環境の改善工事や、ハラスメント発生防止に努めること

なお、一定以上の年齢に達した後の基本給減額制度や昇給停止制度がある場合には、物価等の高騰や持続的な賃上げといった観点からも、事業運営に影響を与えない範囲で縮小・廃止に向け労使協議を行うこと。

【参考:ジェイアールバス関東労働組合 労使交渉資料】

<https://www.jtsu->

[b.org/\\_files/ugd/0bd80d\\_3c8e8e4916704a779f6abcd56480d574.pdf](https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_3c8e8e4916704a779f6abcd56480d574.pdf)

- ・協力会社、下請け企業への業務委託費用などのうち、人件費相当分の支払い金額を増額し、賃金改善の原資として支給すること。および、物価やエネルギー費用の高騰により協力会社・下請け企業の経費が増加している場合は、その上昇分も踏まえて適切な費用を支払うこと。

- ・取引先から物価、光熱費、人件費等の高騰を受けての価格改定の申し入れがあった場合、運賃改定による増収分を価格転嫁へ充当し、取引先に不利益が生じるような価格の提示や契約、交渉等を行わないこと。

- ・鉄道の車両用品、通信・保線関係等の保守点検整備に必要な部品・品物など、特定の取引先のみでしか取扱がないといった特段の事情がある場合を除き、複数業者からの相見積もり等により、コスト低減に務めること。

- ・今後の運賃改定時は、通学定期券の金額を据え置くか、改定を行う場合にも割引率を拡大し負担増を抑えるなど、家計に配慮した内容とすること。